

KEGAGALAN DINI PERKERASAN JALAN AKIBAT PELAKSANAAN KONSTRUKSI

Ruslan Mohammad Yunus *

Abstract

Liability for construction failure is main issue in construction industry. Production process that involves many parties with various interests caused liability allocation for the construction failure to be complicated. One of cause premature failure is inappropriate between product and contract stipulation. This article aim to study in construction premature failure the study process through regulation analysis and previous research result related to cause premature failure during construction phase. The study found some problems which still require to be assured, and vital importance to be developed in UU No. 18 / 1999 about Construction Service as failure definition, period of liability, assessment criterion to failure still require to be developed to reduce assessor subjectivity, and level of compensation to the arising out costs and loss in failure case require to estimate.

Key words: legal aspect, premature failure, road construction

1. Pendahuluan

Penyelesaian kasus-kasus kegagalan produk konstruksi sering berakhir dengan suatu ketidakjelasan siapa yang harus bertanggungjawab. Setiap pihak yang terlibat akan selalu berusaha menghindari dari setiap tanggungjawab. Hal ini merupakan konsekuensi logis sifat unik proyek konstruksi yang melibatkan banyak pihak yang bekerja sesuai keahliannya dengan berbagai peran dan tanggungjawab. Yang pasti bahwa setiap pihak yang terlibat memberikan kontribusi terhadap pencapaian kinerja produk yang berarti mempunyai kemungkinan untuk memberi kontribusi terhadap kegagalan bangunan. Kegagalan bangunan tidak hanya sebatas merugikan pemilik, namun mempunyai konsekuensi lain seperti perselisihan yang dapat menambah biaya-biaya dan waktu yang seharusnya tidak perlu. Tuntutan undang-undang No 18/1999 tentang Jasa Konstruksi yang mensyaratkan kegagalan bangunan dimasukkan kedalam kontrak adalah salah satu kemajuan dalam sistem penyelenggaraan konstruksi nasional khususnya untuk memenuhi asas keadilan. Namun tidak dapat dipungkiri bahwa hal itu menyimpan potensi masalah yang kompleks jika ketersediaan perangkat pendukung bagi penerapan undang-undang tersebut, khususnya yang berhubungan dengan masalah kegagalan bangunan tidak segera dipenuhi. Kebutuhan yang berkaitan dengan sistem penjaminan produk konstruksi yang sesuai dengan pertumbuhan jasa konstruksi nasional dan kondisi-kondisi sosial budaya masyarakat di tanah air

merupakan hal yang harus dipikirkan dan dikembangkan untuk memberi dukungan terhadap penerapan undang-undang tersebut. Tulisan ini akan menguraikan beberapa kendala dalam penerapan UU No. 18 tentang jasa konstruksi dan alternatif-alternatif penyelesaian masalah yang mungkin ditempuh.

2. Tinjauan Pustaka

2.1 Sumber Kegagalan Bangunan ditinjau dari tahapan Pelaksanaan Proyek Konstruksi

Cukup banyak faktor penyebab kegagalan bangunan. Ditinjau dari tahapan-tahapan proyek konstruksi dan pasca proyek konstruksi kegagalan dapat diakibatkan oleh faktor-faktor sebagai berikut :

- Kesalahan-kesalahan yang terjadi selama proses prastudi dan studi kelayakan
- Kesalahan-kesalahan dalam perencanaan dan disain (*planning and engineering design*)
- Kesalahan-kesalahan dalam prosedur pengadaan
- Kesalahan-kesalahan yang terjadi selama tahap pelaksanaan .
- Kesalahan dalam pemanfaatan/pengoperasian.
- Pemeliharaan yang kurang memadai .

2. 2. Kasus Kegagalan Bangunan dari perspektif Hukum Kontrak

a) Aspek kontraktual

Kontrak jasa konstruksi merupakan suatu perikatan yang lahir dari suatu perjanjian yang

* Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Tadulako, Palu

berisi ketentuan-ketentuan mengenai hak dan kewajiban yang mengikat pihak-pihak yang terlibat. Dalam kontrak konstruksi, ***hak dan kewajiban*** dituangkan dalam syarat-syarat umum dan syarat-syarat khusus kontrak. Namun tidak terbatas pada syarat-syarat tersebut, karena ***ada kewajiban-kewajiban hukum yang menambah***, yang oleh ***hukum yang berlaku*** dianggap dikehendaki oleh mereka yang melakukan perjanjian.. Oleh sebab itu, setiap perjanjian harus mengikuti hukum yang berlaku dalam suatu wilayah hukum. Syarat-syarat umum kontrak versi Federation of International des Ingeneurs Council (***FIDIC edisi 1987***) menyatakan hal tersebut pada pasal ***26.1 dan Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan Konstruksi No 29/2000*** menegaskan hal tersebut pada pasal ***23(2).6***

b) Resiko-resiko Tanggungjawab dalam Penyelenggaraan Konstruksi

Sifat unik proyek konstruksi menyebabkan tujuan produk yang ditetapkan sulit dipastikan. Hal ini membuat resiko kegagalan dalam pemenuhan kewajiban kontrak tidak dapat dihilangkan, namun dapat direduksi. Oleh karena itu setiap pihak perlu memahami resiko-resiko yang mungkin timbul selama konstruksi maupun pasca konstruksi. **Resiko-resiko tersebut dapat timbul akibat ketidakmampuan untuk memenuhi kewajiban dalam kontrak baik yang sifatnya kelalaian, kesengajaan, kecerobohan maupun kondisi-kondisi yang tidak dapat diramalkan karena keterbatasan-keterbatasan yang dimiliki oleh manusia.** Misalnya kegagalan selama pelaksanaan kontrak yang tidak terdeteksi seperti cacat-cacat yang tersembunyi (***latent defect***) yang timbul pada periode pasca konstruksi .

c) *Responsibility dan Liability*

Ditinjau berdasarkan konsep hukum maka kedua kata mempunyai pengertian yang berbeda. 1) Seseorang dikatakan bertanggungjawab jika secara umum memperlihatkan kepedulian, memikirkan dan mempertimbangkan kemungkinan dari hasil tindakan-tindakannya. 2) Seseorang bertanggungjawab terhadap suatu kejadian jika ia bertindak laku dalam kejadian itu sebagai faktor penyebab utama. 3) Seseorang bertanggungjawab jika dari segi umur, fisik dan mental ia mampu mengendalikan tindakannya secara rasional dan wajar, maka secara hukum ia bertanggungjawab. ***Liability*** didefinisikan sebagai konsep hukum yang memaksa warga negara, badan usaha atau satu lembaga dalam suatu permasalahan agar tertib

hukum dengan mewajibkannya untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu. “Seseorang dikatakan dalam keadaan bertanggungjawab jika ia sekurang-kurangnya secara hukum diharuskan untuk melakukan sesuatu akibat tindakannya yang melanggar hukum.” (*The Oxford Companion to Law*’ melalui BUNNI (1986)) ***Responsibility*** merupakan tindakan seseorang yang secara hukum memenuhi syarat untuk melaksanakan kewajibannya dengan suatu kepedulian, pikiran, dan pertimbangan-pertimbangan terhadap akibat-akibat tindakannya. ***Liability*** akan timbul dari suatu ***kerelaan*** atau ***aturan-aturan hukum yang memaksa***. Dengan demikian maka hubungan antara *responsibility* dan *liability* dapat dikemukakan sebagai berikut ***Responsible*** berarti bertanggungjawab dan ***liable*** berarti tanggungjawab untuk suatu hasil tindakan yang telah lakukan. Tanggungjawab dalam kata ***responsible*** berarti bertanggungjawab untuk melakukan satu tindakan tetapi bukan berarti tindakan untuk mengganti kerugian-kerugian. Sehingga tanggungjawab dalam kata ***liable bukan*** berarti tanggungjawab dalam kata ***responsible***. Perbedaan antara kedua kata diatas, dapat dilihat pada kasus berikut . Seorang ***engineer*** dari pihak pelaksana konstruksi mempunyai tanggungjawab (***responsible***) untuk menjaga agar dalam pelaksanaan pekerjaan tidak terjadi kecelakaan kerja dan secara hukum bertanggungjawab (***liable***) jika terjadi kecelakaan kerja akibat kelalaiannya. Dalam kasus lain, pihak perusahaan asuransi tidak mempunyai tanggungjawab (***responsibility***) tetapi mempunyai tanggungjawab (***liable***) jika timbul suatu resiko terhadap pihak yang dijamin. Hal ini disebabkan karena pihak asuransi ***meletakkan kewajiban kepada pihak yang dijamin***. Kemana tanggungjawab ditujukan ? Kepada diri sendiri, masyarakat umum, masyarakat yang terlibat dalam jasa konstruksi, pemilik proyek konstruksi dan tanggungjawab antara sesama profesional.

Dari kajian tentang tanggungjawab ini, dapat disimpulkan bahwa pada saat perjanjian kontrak ditandatangani, maka pihak-pihak yang terlibat dianggap ***telah memikirkan dan mempertimbangkan akibat-akibat tindakannya dan secara hukum bertanggungjawab untuk memenuhi kewajiban-kewajiban kontraknya***. Kewajiban yang tidak dipenuhi, merupakan suatu pelanggaran yang secara hukum harus dipertanggungjawabkan. ***Liability*** dalam ***Civil Code*** yang hingga saat ini masih populer digunakan di Indonesia umumnya didasarkan kurang pedulian

(*Lack of Care*) atau kelalaian (*Negligence*). Ini dapat dilihat pada **KUHPer** pasal **1366** dimana setiap orang bertanggungjawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan oleh perbuatannya, tetapi juga kerugian yang disebabkan oleh kelalaian atau kurang hati-hatinya.

Untuk menetapkan tanggungjawab atas kegagalan bangunan, maka unsur-unsur yang mutlak dipenuhi dapat dikemukakan sebagai berikut :

- Penyedia jasa mempunyai kewajiban hukum yang harus dipenuhi.
- Penyedia jasa gagal memenuhi tanggungjawab kontraktual
- Pengguna jasa mengalami kerugian.
- Ada hubungan sebab akibat antara peristiwa pelanggaran dan peristiwa yang menyebabkan kerugian pengguna jasa

Namun disamping itu, perlu dipertimbangkan faktor-faktor yang dapat memperkecil bahkan menyebabkan suatu kesalahan atas kegagalan bangunan dapat dibenarkan. Faktor-faktor tersebut antara lain :

- Penyedia jasa dapat memperlihatkan bahwa sumber kegagalan konstruksi yang bermotif kejahatan (misalnya *kecurangan*) yang melibatkan penerima jasa dan wakil penerima jasa.
- Kegagalan yang terjadi masih dalam batasan resiko yang diterima oleh pengguna jasa. (*Volenti not fit injuria*)
- Kegagalan bangunan bersumber dari suatu peristiwa yang tidak dapat dihindari selama periode penyediaan jasa dan masa pertanggungan atas cacat-cacat. (*Inevitable accident*)
- Kegagalan bersumber dari *Acts of God*
- Sumber kegagalan dilakukan oleh penyedia jasa sebagai suatu tindakan yang luar biasa yang dibutuhkan untuk mencegah kerugian yang lebih besar (*Necessity*)
- Pelanggaran kontraktual yang merupakan suatu tindakan penyedia untuk memenuhi peraturan perundang-undangan. (*statutory authority*)
- Kegagalan terjadi telah melampaui batas waktu untuk melakukan tuntutan atau daluwarsa (*limitation of action*)

d) Usaha penggantian kerugian (*Indemnity*)

Secara kontraktual, pihak-pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan konstruksi akan berusaha

melakukan penanganan atau pencegahan terhadap terjadinya kerugian pihak lain. Pendekatan dalam penanganan resiko berbeda-beda, tergantung dari pandangan dan kemampuan sumber daya, informasi dan kepentingan masing-masing pihak terhadap resiko yang dihadapi. Salah satu bentuk dari penanganan terhadap resiko terhadap kemungkinan tidak terpenuhinya kewajiban-kewajiban kontrak adalah dengan melakukan usaha untuk mengganti kerugian yang dialami oleh pihak lain atau masyarakat yang dikenal dengan *indemnification*. **Bunny 1986** mendefinisikan indemnity sebagai berikut :

“An undertaking to compensate for loss, damage or expense;..... Indemnification : the making good of a loss which a person suffered in consequence of the act or default of another”.

Dari pengertian ini, maka *indemnity* merupakan usaha untuk mengganti kerugian, kerusakan atau ongkos-ongkos akibat suatu tindakan atau kelalaian yang menyebabkan pihak lain menderita kerugian. Pendekatan yang umum digunakan untuk mengatasi resiko tanggungjawab kontraktual adalah melalui kontrak ganti kerugian yang dikenal dengan asuransi. Namun dalam hal ini, resiko-resiko dalam penyelenggaraan konstruksi tidak semuanya dapat diasuransikan. Oleh karena itu resiko-resiko tersebut sangat penting untuk ditegaskan dalam kontrak. Secara hukum jaminan untuk tanggungjawab hukum dibedakan atas 2 yakni asuransi harta benda (*property insurance*) dan asuransi tanggung gugat (*liability insurance*) .

2. 3. Jaminan atas kegagalan bangunan

Jaminan untuk suatu produk yang akan dimanfaatkan atau dioperasikan dikenal dengan istilah *warranty* dan *guarantee*. Kedua istilah ini dibedakan oleh sifat aktif dan pasifnya.. *Warranty* berlaku secara aktif yang berarti bahwa ganti rugi mutlak dilaksanakan tanpa dimulai dari suatu tindakan atau tuntutan dari pihak yang dirugikan. *Guarantee* bersifat pasif yang berarti akan timbul jika dipicu oleh suatu tindakan yang tidak sesuai dengan sesuatu yang diperjanjikan. Keuntungan yang diperoleh dari kedua sistem penjaminan ini, pihak-pihak yang terlibat dalam kontrak konstruksi dapat melakukan pembagian resiko (*risk sharing*) atas kegagalan bangunan melalui persetujuan yang memuat tanggungjawab masing-masing pihak atas resiko kegagalan bangunan tanpa melalui proses

yang rumit dan membutuhkan waktu dan biaya yang lebih besar. Namun untuk menerapkan sistem ini pada produk-produk konstruksi, kedua pihak harus benar-benar memahami resiko-resiko yang terdapat pada proyek konstruksi agar kompromi dalam bentuk alokasi resiko antara penyedia dan pengguna jasa dapat dicapai.

2. 4. Lingkup jaminan dan periode jaminan

Lingkup jaminan meliputi resiko-resiko yang tidak dijamin dan resiko-resiko yang dijamin serta resiko yang membutuhkan polis jaminan khusus. Penetapan jaminan umumnya didasarkan atas besarnya nilai resiko. Jaminan tidak dapat dipaksakan namun perlu dikompromikan, sesuai tingkat resiko konstruksi.

Periode jaminan untuk produk konstruksi, tergantung dari hukum yang berlaku di tiap-tiap negara yang umumnya disesuaikan dengan batas waktu penuntutan atau daluwarsa (*limitation of action*) pada Tabel 1.

Dari beberapa negara yang disebutkan pada Tabel 1, khusus untuk Belgia, tanggungjawab atas kesalahan yang luar biasa pengaruhnya termasuk kurang pedulian, dapat diperpanjang hingga 30 tahun. Di kerajaan Inggris, kasus kegagalan produk didasarkan pada *Latent Damage Act* tahun 1986. Batasan periode penuntutan selama 15 tahun untuk kontrak-kontrak resmi (*underseal*), dengan pengecualian pada kasus-kasus penipuan, kesalahan atau kesengajaan yang disembunyikan. (Wearne, 1989)

3. Metodologi

Untuk melihat hubungan antara kegagalan dini perkerasan jalan, maka kajian ini menggunakan 40 peristiwa yang berpotensi menjadi penyebab kegagalan selama pelaksanaan konstruksi. Dengan asumsi bahwa ke-40 peristiwa merupakan tanggungjawab kontraktual pihak-pihak yang terlibat selama proses pelaksanaan konstruksi. Ke-40 peristiwa yang dimaksud diperlihatkan pada Tabel 2.

Tabel 1. Negara yang menerapkan periode pertanggungjawaban produk konstruksi hingga 10 tahun.

No	Negara	Keterangan	Masa Daluwarsa (tahun)
1	Perancis	French Code Civil articles 2270 dan 2820 updated Jan 1979	Maks 10
2	Iraq	Iraqi Civil Code, Law No 48 /1973 article 870	Maks 10
3	Egypt	Egyptian Civil Code Article 651	Maks 10
4	Saudi Arabia	Saudi Arabian Royal Decree M14 of 27 th March 1977	Maks 10
5	Italia	Italian Civil Code, Law No 1086 of 5 th November 1971	Maks 10
6	Spanyol	Spanish Civil Code, Article 1591	Maks 10
7	Belanda	Dutch Civil Code Article 1654	Maks 10
8	Indonesia	UU No 18 Mei 1999 Pasal 25 (2)	Maks 10

*)Data dikumpulkan dari beberapa literature

Tabel 2. Peristiwa selama pelaksanaan konstruksi yang potensial menyebabkan kegagalan dini.

No.	Peristiwa selama pelaksanaan yang potensial menyebabkan kegagalan dini
1	Data kondisi bawah permukaan tidak sesuai dengan kondisi lapangan.
2	Data kondisi hidrologi tidak sesuai kondisi lokasi proyek.
3	Pemeriksaan data dan lokasi proyek yang tidak mencukupi saat peninjauan lapangan selama proses tender
4	Cacat gambar, spesifikasi dan addendum yang disediakan pemilik proyek
5	Cacat-cacat yang timbul akibat perubahan disain, dan perincian teknis selama pelaksanaan pekerjaan
6	Buruknya program pelaksanaan pekerjaan yang diusulkan kontraktor
7	Shop drawing tidak sesuai disain original atau perubahan-perubahan yang telah disetujui.
8	Disain Job Mix Formula Lapis Perkerasan yang tidak sesuai spesifikasi

Tabel 2. (lanjutan)

No.	Peristiwa selama pelaksanaan yang potensial menyebabkan kegagalan dini
9	Kegagalan disain pekerjaan sementara.
10	Pemeriksaan shop drawing, design job mix formula dan disain pekerjaan sementara yang tidak mencukupi atau kurang teliti
11	Cacat –cacat material
12	Setting out konsultan pengawas tidak sesuai gambar disain
13	Instalasi produksi yang bekerja kurang normal.
14	Penataan pekerjaan titik, garis, ketinggian dan kebenaran posisi ketinggian, ukuran, penjajaran yang tidak sesuai gambar dan setting out
15	Kerusakan peralatan saat pelaksanaan
16	Pekerja/operator yang bekerja tidak sesuai instruksi
17	Pekerjaan subkontraktor yang tidak sesuai gambar dan spesifikasi
18	Pekerjaan yang dilaksanakan malam hari
19	Variation Order yang melampaui 15 % .
20	Keterlambatan pembayaran kepada kontraktor
21	Hasil pengukuran kualitas pekerjaan yang tidak sesuai kondisi lapangan
22	Hasil pengukuran kuantitas pekerjaan yang tidak sesuai kondisi lapangan
23	Cacat-cacat, retak, kerutan, atau kesalahan-kesalahan selama masa pemeliharaan yang tidak diperbaiki
24	Data dan peristiwa selama pelaksanaan proyek tidak terdokumentasi
25	Penyimpangan prosedur administrasi selama pelaksanaan
26	Perbedaan interpretasi atas dokumen kontrak yang tidak diputuskan dengan tegas
27	Instruksi dan perincian teknis, yang diberikan pengawas tidak diikuti dengan konfirmasi tertulis
28	Kondisi kesehatan dan keselamatan kerja yang tidak terjamin dilokasi proyek
29	Perselisihan yang berkepanjangan antara owner dan kontraktor .
30	Perselisihan internal dalam organisasi kontraktor (misalnya antara sesama karyawan kontraktor atau karyawan dan manajemen)
31	Gangguan yang timbul selama pelaksanaan proyek yang berkaitan dengan pembebasan lahan untuk lokasi pekerjaan permanen (misalnya lahan tidak sepenuhnya dibebaskan)
32	Pemogokan Massal Pekerja. (selain karyawan kontraktor).
33	Berita-berita yang berkembang dilokasi proyek yang berkaitan dengan kerusakan, huruhara, keributan (selain oleh pekerja kontraktor)
34	Tumpang tindih peraturan antara pemerintah pusat dan daerah dilokasi pekerjaan
35	Gangguan lalu lintas dan beban khusus dilokasi proyek dan jalan akses menuju lokasi proyek.
36	Rendahnya penegakkan hukum dilokasi proyek.
37	Tindakan masyarakat dilokasi proyek yang tidak menerima keberadaan proyek.
38	Perubahan kebijakan tentang harga bahan bakar minyak (BBM) selama pelaksanaan proyek
39	Ketidakstabilan nilai tukar mata uang, naiknya tingkat suku bunga, inflasi
40	Perubahan kebijakan tentang Upah Minimum Regional (UMR)

4. Analisis

4.1 Penyebab Kegagalan dini perkerasan jalan di Indonesia pada tahap pelaksanaan.

Salahsatu kasus yang dapat dikemukakan dalam kasus kegagalan dini perkerasan jalan di Indonesia pada ditinjau pada aspek pelaksanaan, adalah pada jalan tol di Indonesia. Kegagalan yang potensial berdasarkan data yang diberikan oleh pihak-pihak yang terlibat dalam proyek jalan tol selama tahun 1982-2001 umumnya di sebabkan oleh aspek rendahnya kepatuhan terhadap

kewajiban-kewajiban kontrak. Hal ini telah mendorong meningkatnya potensi kegagalan teknis dalam pelaksanaan konstruksi pada jalan tol. (Yunus, 2001). Peristiwa-peristiwa selama tahap pelaksanaan yang mempunyai resiko tinggi terhadap kegagalan dini perkerasan jalan berdasarkan 3 pihak yang terlibat selama pelaksanaan konstruksi jalan tol dikemukakan pada tabel 3

Tabel 3. Peristiwa yang beresiko tinggi terhadap kegagalan dini perkerasan jalan.

Penilaian Owner	Penilaian Konsultan Pengawas	Penilaian Kontraktor
<ol style="list-style-type: none"> 1. Data kondisi bawah permukaan tidak sesuai dengan kondisi lapangan. 2. Instalasi produksi yang bekerja kurang normal. 3. Gangguan yang timbul selama pelaksanaan proyek yang berkaitan dengan pembebasan lahan untuk lokasi pekerjaan permanen (misalnya lahan tidak sepenuhnya dibebaskan) 4. Kerusakan peralatan saat pelaksanaan 5. Pekerjaan yang dilaksanakan malam hari 6. Gangguan lalu lintas dan beban khusus dilokasi proyek dan jalan akses menuju lokasi proyek. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cacat –cacat material 2. Cacat-cacat, retak, kerutan, atau kesalahan-kesalahan selama masa pemeliharaan yang tidak diperbaiki 3. Buruknya program pelaksanaan pekerjaan yang diusulkan kontraktor 4. Pekerja/operator yang bekerja tidak sesuai instruksi 5. Instruksi dan perincian teknis, yang diberikan pengawas tidak diikuti dengan konfirmasi tertulis 6. Data dan peristiwa selama pelaksanaan proyek tidak terdokumentasi 7. Instalasi produksi yang bekerja kurang normal. 8. Disain Job Mix Formula Lapis Perkerasan yang tidak sesuai spesifikasi 9. Data kondisi bawah permukaan tidak sesuai dengan kondisi lapangan. 10. Kerusakan peralatan saat pelaksanaan 11. Perbedaan interpretasi atas dokumen kontrak yang tidak diputuskan dengan tegas 12. Hasil pengukuran kualitas pekerjaan yang tidak sesuai kondisi lapangan 13. Keterlambatan pembayaran kepada kontraktor 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pemeriksaan data dan lokasi proyek yang tidak mencukupi saat peninjauan lapangan selama proses tender 2. Cacat-cacat yang tidak diperbaiki selama masa pemeliharaan

Berdasarkan Tabel 3 diatas, dapat dikemukakan bahwa terdapat variabilitas dari masing masing pihak yang terlibat dalam pelaksanaan konstruksi jalan tol.

Ruslan 2001 mengemukakan bahwa dari 40 peristiwa yang teridentifikasi berpotensi menyebabkan kegagalan diatas, diperoleh nilai resiko kegagalan dini akibat kegagalan memenuhi kewajiban kontraktual sebesar 26,09 %. Ini memberi informasi potensi terjadinya kegagalan prematur pada periode pasca kontrak lebih besar dari kegagalan yang dapat diterima menurut standar keandalan yang direkomendasikan oleh AASHTO sebesar 90-99%. Berdasarkan penilaian responden terhadap peristiwa-peristiwa yang sering terjadi selama pelaksanaan proyek jalan tol, maka kegagalan prematur selama ini adalah hal yang wajar. Hal ini didasarkan pada selisih keandalan yang akan dicapai (tersirat resiko yang diterima) dan potensi kegagalan saat pelaksanaan.

4.3 Penyelesaian Kegagalan Bangunan di Indonesia

Untuk menjamin kepastian hukum suatu produk yang dihasilkan dalam suatu penyelenggaraan konstruksi, di Indonesia, sebelumnya telah ada beberapa peraturan perundang-undangan, yang berhubungan dengan kegagalan suatu produk seperti **KUHPer (1609) dan AV41**. Kedua produk hukum tersebut kurang mampu mengakomodasi perkembangan industri jasa konstruksi ditanah air pada saat ini. Permasalahan kegagalan produk konstruksi

khususnya bangunan dalam UU No 18/1999 telah diatur. Namun masih bersifat umum dan masih membutuhkan pengembangan, khususnya yang berkaitan dengan definisi kegagalan, penilaian kegagalan dan sitem penjaminannya. Belum populernya pendekatan resiko dalam menangani permasalahan yang timbul dalam bidang konstruksi ditanah air menjadi salah satu faktor penyebab sistem penjaminan untuk kegagalan bangunan belum berkembang. Namun dengan adanya kewajiban bagi pihak-pihak penyedia dan pengguna jasa konstruksi untuk menerapkan *Indemnity Insurance* dan *Profesional Liability Insurance*, seperti yang dikemukakan dalam Undang-undang No 18/199 maka dibutuhkan diversifikasi layanan lembaga penjamin yang mampu mendukung karakteristik industri konstruksi.

5. Kesimpulan

Berdasarkan hasil kajian diatas, maka dapat disimpulkan bahwa beberapa permasalahan yang masih perlu dipertegas, dan sangat penting untuk dikembangkan dalam kontrak konstruksi dari kerangka dasar kegagalan bangunan menurut UU No. 18/1999 sebagai berikut :

1. Definisi Kegagalan Bangunan. Dalam undang-undang didefinisikan bahwa kegagalan bangunan sebagai berikut “*Keadaan bangunan yang tidak berfungsi, baik secara keseluruhan, maupun sebagiandst.* Kata-kata “*sebagian*” mengandung pengertian ganda, sehingga perlu dipertegas dalam dokumen

kontrak, komponen bangunan mana saja yang dimaksud.

2. Pada pasal 25 UU No 18/1999 ditetapkan bahwa masa pertanggungjawaban pihak-pihak adalah maksimum selama 10 tahun. Bagaimana dengan bangunan yang mempunyai masa layan rencana 50 tahun (seperti bendung, pembangkit listrik) apakah adil jika masa pertanggungjawabannya hanya 10 tahun.
3. Kriteria penilaian terhadap kegagalan masih perlu dikembangkan untuk mereduksi subyektifitas penilai ahli.
4. Besarnya kompensasi atas kerugian dan biaya-biaya yang timbul dalam proses penyelesaian kasus kegagalan perlu diestimasi

6. Daftar Pustaka

- Bunni. N.G. ,1986, *Construction Insurance* Elsevier Appied Science Publishers, London.
- Chilver. J. ,1991, *Business Law : An Introduction*. Oxford Business Publishing, Oxford
- Jones.B. ,1984, *'A' Level Law* . 2nd ed, , Macdonald and Evans, London
- Pemerintah Republik Indonesia, 1999, Undang-Undang RI No 18 tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi; Jakarta ; BP. Panca Usaha
- Pemerintah Republik Indonesia, 2000, *Peraturan Pemerintah RI No 29 tahun 2000 tentang Penyelenggaraan Jasa Konstruksi*. Jakarta.
- Scaber. G.D, Rohwer. C.D., 1990, *Contract in a Nutshell*. 3rd ed , ST. Paul, Minn : West Publishing.
- Subekti. R, Tjitrosudibio.R., 1999, *Kitab Undang-undang Hukum Perdata* cet. 30 Jakarta : Penerbit Pradnya Paramita
- Sumohamidjoyo, B., 1998, *Dasar-dasar Merancang Kontrak*, edisi pertama, Jakarta , PT Grasindo
- Tyas. J.G.M., 1982, *Law of Torts* . 4th ed.: Macdonald and Evans, London